

City Boy-Premiere: Emissionsfrei fahren und arbeiten



Im März schickte Nederhoff seinen City Boy zu einem Einsatz in die Altstadt von Gouda.

Bild: Nederhoff

„Jungs“-Treffen in Oss: nach einer langen Zeit des Wartens war es am 5. März 2020 endlich soweit: der SK487-AT3 City Boy von Spierings feierte seine offizielle Premiere.

Von Manuela Buschmeyer

Zehn Jahre sind vergangen, seit Spierings zur bauma 2010 erstmals den Hybrid-Kran City Boy – damals noch als SK387-AT3 – vorstellte.

Seither hat sich Vieles verändert, sowohl am City Boy wie auch bei Spierings. Nach schwierigen Zeiten in Folge der Finanz- und Wirtschaftskrise 2008 hat sich das Unternehmen in mehreren Etappen komplett neu aufgestellt.

Seit Mai 2019 steht Koos Spierings, Neffe von Firmengründer Leo Spierings und mittlerweile Firmeninhaber, als CEO an der Spitze des Unternehmens. Unterstützt wird er in der Geschäftsführung seit Ende 2019 von Gijs Deltissen (COO), Camiel Both (CTO) und Cindy van Vugt (CHRO).

Allen Vieren war gemeinsam mit Leo Spierings und der gesamten Spierings-Belegschaft

Insgesamt 60 Bestellungen für den SK487-AT3 City Boy konnte Spierings im In- und Ausland bereits verzeichnen.

die große Freude anzumerken, nun endlich den offiziellen Startschuss für den City Boy geben zu können. Den passenden Rahmen hierfür bot eine Premierenfeier auf dem Firmengelände in Oss, zu der Spierings die ersten City Boy-Kunden sowie Vertreter aus Politik und Wirtschaft eingeladen hatte.

Auf dem Betriebshof ausgestellt waren die ersten vier City Boys, die in den Niederlanden verkauft wurden. Baunummer 1, die an Nederhoff geliefert wurde und bereits seit dem 15. Januar 2020 im Einsatz ist, war eigens für die

Premierenfeier nach Oss zurückgekommen. Dort war er zusammen mit den City Boys von Verschoor, Kuiphuis und Koninklijke Saan zu sehen, die jetzt zur Auslieferung kommen.

Insgesamt 60 Bestellungen für den SK487-AT3 City Boy konnte Spierings im In- und Ausland bereits verzeichnen. Darunter auch von Kunden in Deutschland, wo Schmidbauer den ersten SK487-AT3 City Boy erhalten wird. Zudem sollen weitere „Stadtjungs“ in die Wiesbauer- und BKL-Flotte Eingang finden. Auch in der Schweiz stieß der Kran auf großes Inte-



Der Kran – hier der City Boy von Koninklijke Saan – lässt sich auch per Funkverfahren. Wenn es bei der Zufahrt zum Einsatzort besonders eng zugeht, lässt sich der SK487-AT3 City Boy auch bei ausgeschobenem Turm verfahren, sodass nur noch Platz für den Unterwagen benötigt wird.

resse. Voser, Flück, und Toggenburger zählen hier zu den ersten Kunden. Nach Österreich, wo man sich in Wien mit Tagessperrzeiten für Krane mit mehr als 3 Achsen und über 36 t Gesamtgewicht konfrontiert sieht, wurden ebenfalls die ersten Krane verkauft: unter anderem an Felbermayr, Reitingner und Markowitsch aus Perchtoldsdorf.

Mit dem SK487-AT3 City Boy verfügen Spierings-Kunden nun über einen mobilen falt-Kran, mit dem sowohl emissionsfrei gefahren wie auch gehoben werden kann.

In der Schweiz, Österreich, Deutschland und auf vielen anderen Exportmärkten unterscheidet sich die Topografie natürlich deutlich von den flachen Gegebenheiten in den Niederlanden.

Deshalb wird der SK487-AT3 City Boy ab Baunummer 10 mit einem Zweifach-Schaltgetriebe von Katsa ausgerüstet, wohingegen in den ersten zehn Kranen, die allesamt auf dem heimischen, niederländischen Markt abgesetzt wurden, zunächst nur ein Steyer-Zwischenge triebe verbaut war.

Schließlich soll der SK487-AT3 City Boy Geschwindigkeiten von 0 bis 80 km/h bewältigen können und auch bei anspruchsvollen Streckenprofilen volle Performance zeigen.

Mit dem SK487-AT3 City Boy bietet Spierings jetzt auch den ersten Kran der Produktpalette, der mit variablen Abstützungen zum Einsatz kommen kann. Dabei sind drei Abstützweiten wählbar, die sich im Einsatz dann aber frei miteinander kombinieren lassen. Die LMB gibt im Einsatz dann automatisch und in Echtzeit immer die maximal mögliche Last frei.

Das alles im Zusammenspiel mit der „Intelligent Foot Print Outrigger Technology“, die auch schon auf der bauma 2019 vorgestellt wurde.

Dank eines speziellen Ausschub- und Verriegelungssystems wird hier eine horizontale Zugkraft in Richtung des Fahrgestells ausgeübt, was wiederum bei einem Fahrgestell von 2,50 m Breite eine Abstützweite von 7,25 m ermöglicht. Außerdem konnten so die Schiebeholme leichter ausgeführt werden, was etwa 200 kg Gewicht einspart.

Schon allein hier zeigt sich, was sich in den letzten zehn Jahren, seit Spierings als Pionier des Hybrid-Kran-Konzepts den City Boy erstmals präsentierte, technisch alles verändert hat. Seither hat sich natürlich auch die Batterietechnik nochmals verbessert. Somit ist nun ein ganz neuer City Boy am Markt verfügbar – im Übrigen mit 40 m Ausleger, statt ganz ursprünglich 36 m – der auf dem neuesten Stand der Technik ist.



Nederhoff erhielt die Baunummer 1 des City Boys. Seit Mitte Januar ist der Kran im Einsatz, und das Feedback ist positiv.

Bild: Nederhoff



Auch die City Boys von Kuiphuis und Verschoor waren bei der Premierenfeier in Oss ausgestellt.

Zwar hat man bei Spierings in den letzten zehn Jahren nicht kontinuierlich am City Boy weitergearbeitet, unter anderem weil die 4- und 6-Achser der Produktpalette auf EU-Stufe V umgestellt werden mussten. Aber klar war immer, so heißt es seitens des Unternehmens, dass das Pionier-Projekt weiterverfolgt und auch zu

„Eine richtige und wichtige Entscheidung, wie die stetig restriktiver werdenden Vorschriften belegen.“

Stimmen zum City Boy

„Vor allem angesichts der Stickstoffkrise ist dies eine ausschlaggebende Entwicklung. Dies bietet neue Möglichkeiten für unsere Kunden und für uns.“

Ron Nederhoff, Geschäftsführer
Kranfirma Nederhoff (Gouda)

„Die Umweltschutzanforderungen der Städte werden immer strenger. In den Innenstädten sollen ab 2025 keine fossilen Brennstoffe mehr genutzt werden. Der City Boy ist die einzige Antwort darauf.“

Maarten Verschoor, Geschäftsführer
M. Verschoor Kranvermietung
(Sassenheim)

„Vom ersten Moment an haben wir großes Vertrauen in diese Entwicklung gesetzt. Großartig, dass dies in den Niederlanden entwickelt und produziert wird.“

Rutger Alferink, Geschäftsführer
Koninklijke Saan (Diemen)

„Kurzfristig ist dies eine Antwort auf die Stickstoffkrise. Langfristig ist es ein wendiger Kran mit viel höherem Restwert als andere Krane.“

Bob Bruijsten, Geschäftsführer
Kuiphuis Kranvermietung (Oldenzaal)

Ende gebracht werden sollte. Eine richtige und wichtige Entscheidung, wie die stetig restriktiver werdenden Umweltschutz- und Lärmvorschriften belegen.

Dass sich City Boy-Besitzer mit ihrem Kran für die Zukunft auch im Hinblick auf vielleicht noch zu erwartende Vorschriften gut gewappnet sehen, das zeigte sich auch während der Premierenfeier in Oss, als die Geschäftsführer von Nederhoff, Verschoor, Kuiphuis und Koninklijke Saan in einer Art Podiumsdiskussion

sich zum Grund ihrer Kaufentscheidung äußerten (siehe Infokasten).

Deutlich wurde hier aber auch, wieviel Vertrauen Spierings seitens der Kunden entgegengebracht wurde, und dass keinerlei Zweifel bestanden, dass der City Boy eines Tages verfügbar sein würde.

Für das große Vertrauen der Kunden hatte sich CEO Koos Spierings in seiner Rede gleich zu Beginn der Premierenfeier bedankt. Firmengründer Leo Spierings ging in seiner sich



Die ersten vier City Boy-Besitzer vor ihren Kranen, zusammen mit Koos und Leo Spierings.



Auch der erste komplette Spieringskran, bei dem der Unterwagen also nicht mehr von MOL stammte, war zu sehen. Der SK345-AT3 stammt aus dem Jahr 1989. Spierings-Mitarbeiter hatten den Kran gemeinsam mit Zulieferern generalüberholt und ihn zum 30-jährigen Firmenjubiläum Leo Spierings als Präsent übergeben. KM-Bild

anschließenden Videobotschaft nochmals auf die Geschichte des City Boys ein.

Doch Spierings wäre nicht Spierings, wenn nicht schon die nächsten Projekte auf dem Weg wären. Und so kündigte Leo Spierings bei dieser Gelegenheit gleich noch einen neuen 5-Achser an, allerdings ohne zu verraten, ab wann mit diesem Kran gerechnet werden kann.

Ab Ende dieses Jahres – so zumindest noch die Pläne am 5. März, als es in den Niederlanden „erst“ 82 bestätigte Corona-Infizierte gab – sollen der SK597-AT4 und SK1265-AT6 optional mit einem Plug-In-Hybrid-Oberwagen verfügbar sein, was den elektrischen Kraneinsatz ermöglicht, ohne die Arbeitsgeschwindigkeiten zu reduzieren.

Dank 32 Ampere-Anschluss wird das Handtieren mit dicken, schweren und unhandlichen 63 Ampere-Kabeln, wie sie früher benötigt wurden, überflüssig. Bis etwa zum Jahr 2000 gab es bei den Spierings-Kranen die Option, sie mit Strom zu betreiben.

Die 4- und 6-Achser mit optionalem Plug-In-Hybrid-Oberwagen können im Kraneinsatz im Elektro-Modus (Netz und Batterie) und im Hybrid-Modus (Batterie und Oberwagen-Dieselmotor) betrieben werden und nutzen dabei als Quelle entweder das 25 kWh-Batteriepack, den 32 Ampere-Netzanschluss oder den 55 kW-

Oberwagen-Dieselmotor, der aufgrund seiner kleinen Dimensionierung ohne SCR-Abgasnachbehandlung auskommt.

Zusammen mit dem SK487-AT3 City Boy, der in Local-Zero-Emission-Zonen nicht nur arbeiten, sondern auch emissionslos dorthin gelangen kann, wird Spierings dann mit den im Kraneinsatz elektrisch betreibbaren Kranen SK597-AT4 und SK1265-AT6 ein schlagkräftiges Trio als Antwort auf die immer strenger werdenden Lärm- und Klimaschutzverordnungen im Angebot haben.



SK597-AT4 und SK1265-AT6 werden bald optional mit einem Plug-In-Hybrid-Oberwagen verfügbar sein.

SK487-AT3 City Boy auf einen Blick

Maximale Tragfähigkeit:	7.000 kg (bis 11,96 m Radius)
Spitzenlast:	1.700 kg
Maximaler Radius:	40 m
Hakenhöhe:	30 m
Maximale Hakenhöhe:	55,45 m (45° steilgestellt)
Abmessungen Unterwagen:	2,50 x 13,08 m x 4,00 m (B x L x H)
Maximale Abstützbreite:	7.200 x 7.250 mm
Achsanzahl:	3
Kabine:	3-in-1 (Fahrkabine, Aufzug und Krankabine in einem)
Antrieb:	Elektromotor: Visedo Dieselmotor: John Deere
Emissionsfreies Fahren im vollelektrischen Modus:	10-20 km
Emissionsfreies Arbeiten:	Mit Akku: 2-4 Stunden Am Netz: uneingeschränkt